



NOVENA MODIFICACIÓN AL TÍTULO DE CONCESIÓN DE FECHA 31 DE JULIO DE 1989, OTORGADO POR EL GOBIERNO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A FAVOR DE PROMOTORA Y ADMINISTRADORA DE CARRETERAS, S.A. DE C.V., PARA CONSTRUIR, OPERAR, EXPLOTAR, CONSERVAR Y MANTENER EL TRAMO CONSTITUYENTES Y REFORMA-LA VENTA DE LA CARRETERA MÉXICO-TOLUCA.

ANTECEDENTES

- I. El 31 de julio de 1989, el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante **LA SECRETARÍA**), en términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, otorgó concesión por un período de 2 años 4 meses para construir, explotar y conservar el tramo Constituyentes y Reforma-La Venta de la carretera México-Toluca (indistintamente la "Concesión" o el "Título de Concesión"), a favor de Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V. (en adelante **LA CONCESIONARIA**).
- II. El 19 de diciembre de 1991, **LA SECRETARÍA** otorgó un Addendum al Título de Concesión, en virtud del cual se cambiaron las bases de regulación tarifaria, se amplió el plazo de la Concesión en 11 años y se incluyó la obligación a cargo de **LA CONCESIONARIA** consistente en aportar a **LA SECRETARÍA** la cantidad de \$320,000'000,000.00 de viejos pesos, para apoyar programas de infraestructura carretera.
- III. El 29 de abril de 1992, **LA SECRETARÍA** otorgó un Segundo Addendum al Título de Concesión, a fin de modificar las bases conforme a las cuales podría llevarse a cabo el ajuste de las tarifas de peaje del tramo concesionado.
- IV. El 15 de diciembre de 1993, **LA SECRETARÍA** otorgó una tercera modificación del Título de Concesión, con el objeto de incorporar la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo La Venta-Colegio Militar de la carretera México-Toluca.
- V. El 16 de mayo de 2002, **LA SECRETARÍA** otorgó a **LA CONCESIONARIA** una cuarta modificación del Título de Concesión en el que se prevé, entre otras cosas: (i) excluir del objeto de la Concesión la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento del tramo La Venta-Colegio Militar, debido a que no se obtuvo el dictamen favorable de impacto ambiental para realizar la construcción de ese tramo y a los problemas sociales que se presentaron; y (ii) modificar el plazo de vigencia de la Concesión para quedar en un total de 23 años, 5 meses y 19 días, contados a partir del 31 de julio de 1989.
- VI. El 10 de enero de 2006, **LA SECRETARÍA**, el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes, **LA CONCESIONARIA** y MBIA Insurance Corporation firmaron una carta de intención en la que se planteó la posibilidad de ampliar el plazo de la Concesión, para permitir una



- disminución importante y óptima de las tarifas en la carretera concesionada, sin afectar a los acreedores financieros y demás fideicomisarios del fideicomiso emisor de instrumentos de deuda, pagaderos con cargo a la Concesión.
- VII. El 22 de marzo de 2006, **LA SECRETARÍA** otorgó a **LA CONCESIONARIA** una quinta modificación del Título de Concesión, en la que entre otras cosas: (i) se estableció el procedimiento para calcular el nivel tarifario óptimo en la carretera concesionada; (ii) se establecieron las condiciones para la entrada en vigor de la reducción tarifaria; (iii) se prorrogó la vigencia de la Concesión hasta el 4 de julio de 2030; y (iii) se estableció la obligación a cargo de **LA CONCESIONARIA** consistente en construir ciertas obras de mejoras a la carretera concesionada o de interconexión de la misma con otras y encargarse de su mantenimiento, en términos de los acuerdos que para tal efecto celebren **LA CONCESIONARIA** y **LA SECRETARÍA**.
- VIII. El 3 de abril de 2006, como consecuencia de la firma de la carta de intención y del otorgamiento de la quinta modificación del Título de Concesión a que se refieren los antecedentes VI y VII anteriores, **LA CONCESIONARIA**, Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero, y MBIA Insurance Corporation, constituyeron en Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección fiduciaria, el fideicomiso identificado con el número 80,481 (en adelante, tal como el mismo se ha modificado de tiempo en tiempo, el "Fideicomiso Emisor" o el "Fideicomiso del Tramo Inicial"); al cual se aportaron como parte de su patrimonio los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la carretera concesionada, los cuales se afectaron para pagar los certificados bursátiles preferentes; las obligaciones de pago para con el proveedor de seguro de garantía financiero; los certificados bursátiles subordinados; las inversiones que realice **LA CONCESIONARIA** conforme al inciso d) de la Condición Quinta de la Concesión, junto con su rendimiento correspondiente; los montos residuales de dicho Fideicomiso Emisor que **LA CONCESIONARIA** tiene derecho a recibir, más el rendimiento correspondiente, conforme a lo establecido en el Anexo 6 de la Concesión y en dicho Fideicomiso Emisor; las obligaciones con los demás fideicomisarios del Fideicomiso Emisor; y cualquiera otra obligación o responsabilidad del Fideicomiso Emisor. Mismas obligaciones que al día de hoy se encuentran pendientes de pago.
- IX. El 5 de enero de 2012, **LA SECRETARÍA** otorgó a **LA CONCESIONARIA** una sexta modificación del Título de Concesión, en la que se le permitió la realización de otras obras de mejoras a la carretera concesionada o de interconexión en carreteras federales de la misma con otras, cuyo costo excederá el monto máximo establecido en la quinta modificación del Título de Concesión; en el entendido de que las obras referidas serán financiadas por **LA CONCESIONARIA** con recursos propios, siempre y cuando: (i) las nuevas inversiones sean rentables, financieramente factibles y no pongan en riesgo la viabilidad financiera de la Concesión; y (ii) **LA CONCESIONARIA** pueda recuperar las inversiones correspondientes,



junto con un rendimiento real anual de 12%, con cargo a las cuotas de peaje que se cobran en la carretera concesionada, sin afectar a los acreedores financieros y demás fideicomisarios del fideicomiso emisor de instrumentos de deuda, pagaderos con cargo a la Concesión.

- X. El 31 de mayo de 2012, **LA SECRETARÍA** otorgó a **LA CONCESIONARIA** una séptima modificación del Título de Concesión, en la que se le permitió a **LA CONCESIONARIA** la realización de obras de mejoras o de interconexión en la carretera concesionada y/o realizar aportaciones para el pago de obras en otras carreteras federales, así como realizar inversiones en la carretera concesionada y/o en otras carreteras federales, según cada una de esas obras y/o inversiones se definan en los Anexos 7 y 8 del Título de Concesión. En el entendido de que la ejecución de dichas obras y/o inversiones estará condicionada a que las mismas sean rentables, financieramente factibles y no pongan en riesgo la viabilidad financiera de la Concesión; y que **LA CONCESIONARIA** tendrá derecho a recuperar las inversiones correspondientes, junto con un rendimiento real anual capitalizable de 12%, con cargo a las cuotas de peaje que se cobran en la carretera concesionada, sin afectar a los acreedores financieros y demás fideicomisarios del Fideicomiso Emisor, pagaderos con cargo a la Concesión.
- XI. El 31 de agosto de 2012, **LA SECRETARÍA** otorgó a **LA CONCESIONARIA** la octava modificación del Título de Concesión, con el objeto de permitir a **LA CONCESIONARIA** la recuperación de las inversiones que ha realizado y realizará en carreteras federales que promuevan el desarrollo de la infraestructura carretera del país.
- XII. Mediante escritos de fechas 16 y 22 de abril y 23 de mayo de 2013, **LA CONCESIONARIA** solicitó a **LA SECRETARÍA** modificar la Concesión con el fin de permitir i) obras de mejoras o interconexión en caminos alimentadores de la carretera concesionada o de otras carreteras federales; y ii) obras consistentes en la ampliación de dos carriles en ambos sentidos del tramo La Marquesa-Lerma de Villada, de la carretera México-Toluca. En ambos casos, siempre y cuando la inversión realizada de dichas obras sea recuperable, junto con su rendimiento correspondiente, con cargo a la Concesión. Se acompaña como **Apéndice A** de la presente modificación una copia de los referidos escritos.
- XIII. Mediante oficio número 3.4.0742 de fecha 27 de mayo de 2013, **LA SECRETARÍA** requirió a **LA CONCESIONARIA** presentar el análisis financiero que justifique la modificación solicitada. Se acompaña como **Apéndice B** de la presente modificación una copia del referido oficio.
- XIV. Mediante escrito de fecha 06 de junio de 2013, **LA CONCESIONARIA** dio cumplimiento al requerimiento contenido en el oficio señalado en el numeral XIII anterior, para lo cual presentó, entre otra información: i) tarifas vigentes en la vía concesionada; ii) estudio de aforo y tráfico actualizado con pronóstico al 2042 año; y iii) proyecciones financieras al año 2049.



Se acompaña como **Apéndice C** de la presente modificación una copia de los referidos escritos.

CONSIDERANDOS

- I. Que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, establece entre sus postulados que el enfoque de la Presente Administración será generar un crecimiento económico sostenible e incluyente que esté basado en un desarrollo integral y equilibrado de todos los mexicanos. Para poder mejorar el nivel de vida de la población es necesario incrementar el potencial de la economía de producir o generar bienes y servicios, lo que significa aumentar la productividad. En este orden de ideas, el Gobierno Federal trabajará en los siguientes 5 ejes fundamentales: lograr un México en Paz; lograr un México Incluyente; lograr un México con Educación de Calidad para Todos; lograr un México Próspero y lograr que México sea un Actor con Responsabilidad Global.
- II. Que el presente instrumento se ubica dentro del marco del eje fundamental de Lograr un México Próspero previsto en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Conforme a la estrategia 4.2.5 del referido Plan Nacional de Desarrollo, es necesario promover la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura, articulando la participación de los gobiernos estatales y municipales para impulsar proyectos de alto beneficio social, que contribuyan a incrementar la cobertura y calidad de la infraestructura necesaria para elevar la productividad de la economía.
- III. Que la mencionada estrategia 4.2.5 del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 contempla las siguientes líneas de acción: (i) seguir tres ejes rectores en el desarrollo de infraestructura (a saber: desarrollo regional equilibrado, desarrollo urbano y conectividad logística); (ii) fomentar el desarrollo de relaciones de largo plazo entre instancias del sector público y del privado, para la prestación de servicios al sector público o al usuario final, en los que se utilice la infraestructura provista total o parcialmente por el sector privado; (iii) priorizar los proyectos con base en su rentabilidad social y alineación al Sistema Nacional de Planeación Democrática; (iv) consolidar instrumentos de financiamiento flexibles para proyectos de infraestructura, que contribuyan a otorgar el mayor impulso posible al desarrollo de la infraestructura nacional; (v) complementar el financiamiento de proyectos con alta rentabilidad social en los que el mercado no participa en términos de riesgo y plazo; y (vi) promover el desarrollo del mercado de capitales para el financiamiento de infraestructura.
- IV. Que es de interés primordial de **LA SECRETARÍA** vigilar que la infraestructura carretera del país sea eficiente y segura, y en este sentido, para evitar una disminución en el nivel de servicio en la carretera México-Toluca, en particular, en lo que se refiere a la seguridad de la vía, se ha generado la urgente necesidad de mejorar las condiciones físicas de dicho tramo para brindar un mejor nivel de servicio a los usuarios con un incremento en su seguridad, por lo que, el proyecto que será desarrollado conforme al presente instrumento permite incrementar de manera sustancial el desarrollo industrial, comercial y turístico de las zonas conurbadas de la Ciudad de México y la Ciudad de



Toluca puesto que incrementa de manera importante la infraestructura carretera existente entre ambas urbes.

- V. Que el esquema de financiamiento del proyecto presenta condiciones favorables tanto para el Gobierno Federal, como para **LA CONCESIONARIA** y las instituciones que le han otorgado y le otorgarán financiamiento. Esto es así porque la infraestructura carretera a ser desarrollada será efectuada sin la utilización de recursos públicos, lo cual permite la utilización de dichos recursos en la atención de otras necesidades de manera inmediata, particularmente en lo que a la población de más bajos recursos se refiere. Desde el punto de vista de **LA CONCESIONARIA**, el proyecto le significa la posibilidad de obtener un rendimiento razonable de inversiones efectuadas en infraestructura nacional, constituyéndose así en un detonante importante de empleos tanto en la etapa de construcción como en la de operación de la infraestructura adicional. Finalmente, el esquema de financiamiento no desplaza riesgos adicionales a las instituciones que le han otorgado con anterioridad y en un futuro le otorguen financiamiento a **LA CONCESIONARIA**, puesto que les asegura el sostenimiento de sus fuentes de pago en los términos en los que el financiamiento correspondiente fue conferido.
- VI. Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras de la Concesión, relacionadas con la obligación de **LA CONCESIONARIA** de construir, operar, explotar, conservar y mantener el Tramo La Marquesa-Lerma de Villada, con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la Concesión, y tomando en cuenta las nuevas inversiones, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas que consideren la rentabilidad de la Concesión, es necesaria una modificación al periodo de vigencia de la Concesión, ya que la construcción del tramo señalado sólo podría ser financiable con la certeza jurídica de que **LA CONCESIONARIA** podrá explotar la Concesión durante el tiempo suficiente para pagar los financiamientos y recuperar su inversión, sin exceder el plazo máximo previsto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
- Lo anterior, es concordante con la lógica argumentativa de las consideraciones contenidas en la Exposición de Motivos de la Iniciativa que reformó el artículo 6º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal del 27 de abril de 2010 (Gaceta No. 127 de la Cámara de Senadores).
- VII. Que en términos de lo dispuesto por la condición Vigésima del Título de Concesión, **LA SECRETARÍA** no puede concesionar carreteras entre las zonas metropolitanas de la Ciudad de México y de Toluca durante el tiempo de vigencia del presente Título de Concesión.
- VIII. La Condición Vigésima Segunda del Título de Concesión establece que la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los tramos carreteros materia de esta concesión, estará sujeta a lo dispuesto por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y la Ley de Vías Generales de Comunicación, entre otras.



- IX. El Artículo Sexto transitorio de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece que: *“Las concesiones y permisos otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, continuarán en vigor en los términos y condiciones consignados en los mismos, hasta el término de su vigencia”.*
- X. Con base lo anterior, el artículo 4º de la Ley de Vías Generales de Comunicación señala que:

“ARTÍCULO 4º.- Las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte, se decidirán:

I. Por los términos mismos de las concesiones y los contratos;

...

V. En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trate.”

- XI. **LA CONCESIONARIA** ha solicitado a **LA SECRETARÍA** llevar a cabo ciertas obras consistentes en la construcción del tramo La Marquesa-Lerma de Villada, de la carretera México-Toluca, con base al proyecto que será convenido entre **LA SECRETARÍA** y **LA CONCESIONARIA** y con una inversión adicional de hasta por \$3,500'000,000.00 M.N. (Tres mil quinientos millones de Pesos, 00/100 Moneda Nacional). Dicha inversión adicional, que no estaba prevista dentro de las condiciones originales del Título de Concesión, será financiada por **LA CONCESIONARIA**, y se estima que la recuperación de la misma provendrá de los flujos futuros tanto del tramo actual como del nuevo tramo que construirá **LA CONCESIONARIA**, por lo que, con base en las proyecciones financieras que **LA CONCESIONARIA** presentó y **LA SECRETARÍA** revisó, también se hace necesaria la modificación al periodo de vigencia de la Concesión a efecto mantener el equilibrio económico de la misma, y con esto permitir que **LA CONCESIONARIA** pueda lograr la recuperación, tanto de la nueva inversión que realizará en la construcción del tramo La Marquesa-Lerma de Villada, como de las inversiones que a esta fecha ha realizado y las que en el futuro pueda llegar a realizar.
- XII. Que el proyecto que se plantea para ser objeto de financiamiento, requiere certeza jurídica que permita asegurar a las instituciones que otorguen financiamiento a **LA CONCESIONARIA** que podrá explotar la concesión del nuevo tramo para el pago de los financiamientos otorgados. Asimismo, la viabilidad financiera del nuevo proyecto tiene como condiciones esenciales: (i) que el nuevo proyecto no incremente los riesgos legales asumidos por los acreedores actuales de **LA CONCESIONARIA**; (ii) que los acreedores que otorguen financiamientos relacionados con el nuevo proyecto puedan, a su vez, aislar los riesgos asociados a dicho nuevo proyecto; y (iii) que eventualmente, y en caso de que las condiciones financieras así lo permitan,



ambos proyectos puedan ser consolidados como uno solo desde el punto de vista financiero a través del prepago, canje o refinanciamiento de la deuda existente en ese momento. A fin de lograr lo anterior, es necesario que un incumplimiento respecto de las obligaciones previstas en la Concesión en uno de los tramos no afecte a quienes hubieren otorgado financiamiento al otro tramo, pues de lo contrario las entidades involucradas se verían expuestas a riesgos legales de un tramo no financiado y no evaluado por ellas.

- XIII. **LA SECRETARÍA**, con base en el seguimiento que realice de manera periódica, podrá dar por terminada anticipadamente la Concesión antes del vencimiento del periodo de vigencia, cuando se acredite que **LA CONCESIONARIA** recuperó sus inversiones y su rendimiento en términos del propio Título de Concesión y que se realizó el pago a los acreedores que hayan otorgado financiamiento o un refinanciamiento.
- XIV. Por lo antes expuesto, **LA SECRETARÍA** considera factible modificar el Título de Concesión para que **LA CONCESIONARIA** lleve a cabo la construcción del citado tramo La Marquesa-Lerma de Villada de la carretera México-Toluca, toda vez que tanto la normatividad vigente como el propio Título de Concesión permiten la aplicación de la Ley bajo la cual fue adjudicada la Concesión.
- XV. De conformidad con el proyecto de las obras del tramo descrito en el considerando anterior, **LA SECRETARÍA** dotará a la sociedad de una infraestructura de mejores especificaciones, incrementando la seguridad y la eficiencia operativa en la vía concesionada.
- XVI. Para impulsar el desarrollo de infraestructura mediante la construcción de obras indispensables para darle conectividad a la red de carreteras, se requiere un marco legal que otorgue certeza jurídica, con el fin de promover una mayor participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura y multiplicar así las inversiones en el sector.
- XVII. La ampliación del periodo de vigencia de la Concesión permitirá la recuperación de los montos de inversión y su rendimiento respectivo, con los flujos remanentes, una vez cubiertas las obligaciones establecidas en el propio Título de Concesión para mantener en óptimas condiciones la operación de la vía.
- XVIII. Los resultados de la actualización del estudio de aforo presentados por **LA CONCESIONARIA** y analizados por **LA SECRETARÍA**, permiten estimar una disminución en el tráfico promedio diario que afectará los ingresos futuros de la vía concesionada, ocasionando un desequilibrio económico para la Concesión, respecto a lo que se tenía previsto en las condiciones originales; por lo que también se hace necesaria la ampliación al periodo de vigencia de la Concesión a efecto de que **LA CONCESIONARIA** pueda lograr la recuperación de sus inversiones.
- XIX. Conforme al modelo financiero presentado por **LA CONCESIONARIA**, **LA SECRETARÍA** considera procedente la modificación al Título de Concesión para la ejecución de las obras descritas, toda vez que el monto de las



inversiones que ha realizado **LA CONCESIONARIA** y las que realizará para la construcción del tramo La Marquesa-Lerma de Villada, así como la proyección de sus ingresos durante el plazo remanente del periodo de vigencia de la Concesión, es previsible que las referidas inversiones sean recuperadas con su rendimiento correspondiente.

- XX.** En este contexto, resulta conveniente y procedente modificar la Concesión a efecto de proporcionar las condiciones necesarias para que **LA CONCESIONARIA**, recupere las inversiones realizadas así como las inversiones por realizar, las cuales son objeto de la presente modificación.
- XXI.** La presente modificación se apega a la normatividad aplicable; atiende el interés general al permitir la realización de las obras por parte de **LA CONCESIONARIA** en la carretera México-Toluca, dirigidas a incrementar el nivel de servicio para los usuarios de la citada carretera, y garantiza la recuperación de las inversiones que **LA CONCESIONARIA** haya realizado o llegue a realizar, más su rendimiento correspondiente.

FUNDAMENTO

Por lo antes expuesto, con fundamento en los artículos 2º, fracción I, 14, 18, 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1º, 2º, fracción I, inciso c), 5º, fracciones I, III y IX, 6º, 17, fracción I, 30, y Sexto Transitorio de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 4º, fracciones I y V de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 1º, 4º y 5º, fracción XI, del Reglamento Interior de **LA SECRETARÍA** de Comunicaciones y Transportes, así como en las condiciones Cuarta, Décima Cuarta, Vigésima y Vigésima Segunda del Título de Concesión, **LA SECRETARÍA** otorga a **LA CONCESIONARIA** la novena modificación de conformidad con las siguientes:

CLÁUSULAS

PRIMERA.- Se modifican el primer párrafo del rubro CONCESIÓN; las Condiciones Segunda; Octava; segundo párrafo de la Décima Primera; Décima Sexta; se adiciona un último párrafo a la Décima Octava; y Décima Novena del Título de Concesión, para quedar como a continuación se indica:

"CONCESIÓN

*El Gobierno Federal por conducto de **LA SECRETARÍA**, otorga a Promotora y Administradora de Carreteras, S.A. de C.V., concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener: (i) el tramo Constituyentes y Reforma-La Venta (el "Tramo Inicial"); y (ii) el tramo La Marquesa - Lerma de Villada (el "Tramo Adicional"); de la Carretera México-Toluca. En ambos casos, con el derecho de vía correspondiente a los mismos."*



"CONDICIÓN SEGUNDA.-

A. De la Construcción del Tramo Inicial.

....
....

B. Del Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional.

LA CONCESIONARIA tendrá la obligación de llevar a cabo todos los actos necesarios a fin de construir, hasta su conclusión, el Tramo Adicional en los términos y con las características previstas en el Proyecto Ejecutivo a que se hace referencia más adelante. Para tales efectos, **LA SECRETARÍA** le entregará el Derecho de Vía de acuerdo con el programa que previamente acuerde con **LA CONCESIONARIA**

La liberación del Derecho de Vía y la construcción del Tramo Adicional deberán ser administradas a través de un fideicomiso de administración (en lo sucesivo el "Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional") de carácter irrevocable constituido por y con recursos de **LA CONCESIONARIA**, que tendrá, entre otros fines, los siguientes: (i) recibir y administrar los recursos económicos relacionados con la construcción del Tramo Adicional, mismos que podrán ser tanto aportaciones de **LA CONCESIONARIA** como financiamientos de cualquier naturaleza; (ii) efectuar los pagos correspondientes para la construcción del Tramo Adicional y en su caso, para la liberación del Derecho de Vía, conforme a las instrucciones de **LA CONCESIONARIA** según se establezca en el referido Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional; y (iii) aquellos otros establecidos en el propio Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional.

LA CONCESIONARIA deberá dar a conocer a **LA SECRETARÍA** cualquier erogación que realice con cargo al Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional mediante la entrega de los estados de origen y aplicación de recursos que emita el fiduciario del Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional de manera trimestral; asimismo, el Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional dará a conocer a **LA SECRETARÍA** cualquier información que ésta le requiera, en un plazo no mayor de 10 (diez) Días Hábiles.

C. Del Derecho de Vía del Tramo Adicional.

LA SECRETARÍA llevará a cabo todas las actividades y actos jurídicos necesarios para adquirir y liberar el Derecho de Vía del Tramo Adicional, y entregarlo a **LA CONCESIONARIA**.

LA SECRETARÍA llevará a cabo la liberación del Derecho de Vía del Tramo Adicional, el cual será pagado, en todos sus conceptos, por **LA CONCESIONARIA** a través del Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional. En el entendido que el costo de tal liberación deberá tomar como base el monto indicado para la liberación del derecho de vía en el presupuesto definitivo a que se hace referencia en el primer párrafo del Apartado E de la presente condición, que será presentado por **LA CONCESIONARIA**; en caso de que dicho monto exceda de lo establecido en el referido modelo financiero y afecte su rendimiento, **LA CONCESIONARIA** podrá pedir un reequilibrio económico en términos de lo establecido en el Apartado I de la presente Condición. Las aportaciones correspondientes al Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional se efectuarán conforme sea necesario para realizar tal liberación. **LA SECRETARÍA** tendrá a su cargo la administración de la totalidad o parte del Derecho de Vía del Tramo Adicional, una vez celebrados los convenios de ocupación temporal o de adquisición, o bien, una vez realizados, en su caso, los actos de expropiación o de cualquier otra naturaleza que tengan



como efecto el que **LA SECRETARÍA** adquiera el derecho de disponer de la totalidad o parte del Derecho de Vía del Tramo Adicional. La obligación de administración de **LA SECRETARÍA** establecida en este párrafo, cesará respecto de cada segmento del Derecho de Vía del Tramo Adicional conforme se entregue a **LA CONCESIONARIA**.

LA SECRETARÍA notificará por escrito a **LA CONCESIONARIA** el lugar, fecha y hora en que se entregará a esta la totalidad o parte del Derecho de Vía del Tramo Adicional, conforme al Programa de Entrega del Derecho de Vía que para tal efecto acuerden **LA SECRETARÍA** y **LA CONCESIONARIA**. En la fecha de entrega parcial o total del Derecho de Vía del Tramo Adicional se levantará una acta circunstanciada en la que se hará constar dicha entrega.

En caso de que **LA SECRETARÍA** no pueda liberar la totalidad del Derecho de Vía del Tramo Adicional dentro de un plazo de 360 (trescientos sesenta) días naturales contados a partir de que ésta apruebe por escrito el trazo definitivo y los anchos del Derecho de Vía que requerirá el Tramo Adicional, **LA CONCESIONARIA** podrá acogerse a lo señalado en el Apartado I de la presente condición.

D. De los Permisos y Autorizaciones.

LA SECRETARÍA tendrá a su cargo la obtención de los permisos y autorizaciones necesarios para la construcción y puesta en operación del Tramo Adicional, entre los que se encuentran, en su caso:

- i. Los permisos requeridos por el Instituto Nacional de Antropología e Historia;
- ii. Los permisos y/o autorizaciones requeridos por la Comisión Federal de Electricidad, Petróleos Mexicanos, la Comisión Nacional del Agua y cualesquier empresas concesionarias o permisionarias del Gobierno Federal, Estatal o Municipal relativos al Derecho de Vía.
- iii. La Manifestación de Impacto Ambiental y el dictamen respectivo emitidos por **LA SECRETARÍA** de Medio Ambiente y Recursos Naturales previos a la construcción del Tramo Adicional, en el entendido de que quedarán a cargo de **LA CONCESIONARIA** y a su costo los estudios de impacto ambiental que sean necesarios para obtener las autorizaciones que correspondan.
- iv. Cambios en el uso de suelo.
- v. Consentimiento que, en su caso, corresponda otorgar a comunidades agrarias o indígenas en la zona.

LA CONCESIONARIA coadyuvará con **LA SECRETARÍA** en los trámites y actividades para la obtención de los permisos y autorizaciones."

E. Del Inicio de las Obras y Construcción del Tramo Adicional.

LA CONCESIONARIA, con la previa autorización de **LA SECRETARÍA**, deberá construir el Tramo Adicional, conforme al Proyecto Ejecutivo, presupuesto definitivo, programa de obra y calendario de inversión que serán desarrollados y presentados por **LA CONCESIONARIA** a **LA SECRETARÍA** para su aprobación a más tardar dentro de los 270 (doscientos setenta) Días Naturales siguientes al día en que **LA SECRETARÍA** apruebe por escrito el trazo definitivo y los anchos del derecho de vía que requerirá el Tramo Adicional. Una vez aprobados los documentos anteriores, los mismos formarán parte del Anexo 2 de la presente concesión. **LA SECRETARÍA** y **LA CONCESIONARIA** darán seguimiento puntual al programa de obra y ejercicio de los recursos para cumplirlos de acuerdo a los compromisos asumidos entre las partes. **LA CONCESIONARIA** tendrá derecho a recuperar las inversiones correspondientes con cargo a las cuotas de peaje que



se cobren en el Tramo Inicial y en el Tramo Adicional pero respetando en todo caso las reglas de prelación establecidas en los fideicomisos correspondientes.

LA CONCESIONARIA se obliga a realizar la construcción del Tramo Adicional, con estricto apego al Proyecto Ejecutivo aprobado conforme al párrafo que antecede y deberá concluir las dentro de un plazo máximo de 910 (novecientos diez) días naturales contados a partir de la aprobación de inicio de construcción de obra del Tramo Adicional, expedido por **LA SECRETARÍA**. En caso que **LA CONCESIONARIA** no pueda dar cumplimiento a su obligación de construcción del Tramo Adicional dentro del plazo máximo señalado por causas no imputables a la misma o fuera de su ámbito de responsabilidad (como por ejemplo, que **LA SECRETARÍA** no haya liberado el Derecho de Vía, o que no se hayan obtenido los permisos, licencias, autorizaciones que se requieran para la construcción del Tramo Adicional), **LA SECRETARÍA** extenderá la fecha de terminación de las obras por el plazo que sea necesario para solventar las causas que impiden a **LA CONCESIONARIA** concluir la construcción del Tramo Adicional y siempre y cuando dichas causas sean debidamente justificadas. Si dicho retraso se prolonga en el tiempo y ello compromete o pone en riesgo la recuperación de la inversión, se aplicará lo dispuesto en el Apartado I de la presente Condición.

LA CONCESIONARIA se deberá apegar al programa de obras, Proyecto Ejecutivo, presupuesto definitivo y calendario de inversión autorizado por **LA SECRETARÍA** y, en caso de no estar en condiciones de dar cumplimiento a dicho programa, deberá solicitar una autorización de reprogramación a **LA SECRETARÍA**, la cual será otorgada sin penalización cuando las causas de la reprogramación no sean imputables a **LA CONCESIONARIA**.

Para efectos de lo anterior, **LA CONCESIONARIA** deberá presentar dentro de los diez días 10 (diez) Días Hábiles siguientes a la fecha de liberación del derecho de vía del Tramo Adicional, la solicitud de aviso de inicio de construcción, al cual deberá acompañar la información que para tal efecto le requiera **LA SECRETARÍA**.

En caso de que el retraso en la construcción sea por causas imputables a **LA CONCESIONARIA**, **LA SECRETARÍA** notificará a **LA CONCESIONARIA** la causa que se le imputa, para lo cual **LA CONCESIONARIA** contará con el plazo razonable para subsanar dicho incumplimiento que le fije **LA SECRETARÍA**. Transcurrido dicho plazo si no se hubiere subsanado el citado incumplimiento, **LA SECRETARÍA** otorgará una segunda prórroga por única ocasión (y hasta por el mismo plazo que la primera) y aplicará una sanción equivalente a doscientos salarios mínimos generales diarios vigentes en el Distrito Federal por cada día de atraso. En estos casos, en todo momento **LA CONCESIONARIA** podrá aportar al Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional los recursos suficientes para concluir la construcción del Tramo Adicional (conforme a lo dispuesto en el programa de obra y presupuesto definitivo acordados). En caso de que **LA CONCESIONARIA** no subsane el incumplimiento o no lleve a cabo la aportación al Fideicomiso de Administración del Tramo Adicional, en términos de lo establecido en el presente párrafo, se estará a lo dispuesto en el inciso h) de la Condición Décima Octava. En este supuesto, los flujos derivados de la explotación del Tramo Inicial, se aplicarán hasta cubrir las Obligaciones de Pago a que se refiere la Condición Octava de la presente concesión o hasta el plazo máximo señalado en la Condición Octava que expirará el 31 de julio de 2049 (lo que ocurra primero), respetando en todo momento las disposiciones de prelación establecidas en el Fideicomiso del Tramo Inicial.

LA CONCESIONARIA podrá contratar con terceros la construcción y ejecución del Tramo Adicional, pero será la única responsable ante **LA SECRETARÍA** del cumplimiento de las obligaciones a su cargo establecidas en esta Concesión.



F. De la Terminación e Inicio de Operación del Tramo Adicional.

LA CONCESIONARIA emitirá el Aviso de Terminación Total del Tramo Adicional dentro de los 10 (diez) Días Hábiles siguientes a la fecha en la que se hubiese concluido la construcción del mismo, firmado por su representante legal debidamente autorizado, en el que se notifique a **LA SECRETARÍA** que el Tramo Adicional ha sido concluido, y por lo tanto está listo para ser inspeccionado por **LA SECRETARÍA** para que emita la Autorización para el Inicio de Operación. Con base en el Aviso de Terminación Total del Tramo Adicional, **LA SECRETARÍA** dispondrá de un plazo máximo de 15 (quince) Días Naturales para llevar a cabo la inspección general del Tramo Adicional y verificará que el mismo cumpla con los requisitos establecidos en esta Concesión, en cuyo caso emitirá la Autorización para el Inicio de Operación del Tramo Adicional y procederá en esa misma fecha al levantamiento del acta respectiva.

En caso de que existan trabajos menores pendientes de realizar que no afecten la seguridad de la operación, explotación, conservación y mantenimiento del Tramo Adicional, **LA CONCESIONARIA** deberá emitir la lista de trabajos por realizar y el plazo en el que se compromete a ejecutarlos. En este caso, **LA SECRETARÍA** podrá autorizar el Inicio de la Operación el Tramo Adicional o, en su caso, podrá emitir la autorización del Inicio de Operación Parcial del Tramo Adicional y aprobar el plazo propuesto para la conclusión de los trabajos faltantes, siempre que sea razonable.

Las tarifas iniciales en el Tramo Adicional serán aquellas que autorice **LA SECRETARÍA** y que se indican en el Anexo 5 de la Concesión y comenzarán a cobrarse a partir de que **LA SECRETARÍA** emita el Aviso de Inicio de la Operación del Tramo Adicional y estarán sujetas a los ajustes indicados en la Condición Séptima.

G. De la Operación de la Vía Concesionada.

...

LA CONCESIONARIA se obliga a mantener actualizado un programa de conservación y mantenimiento, por cada uno de los tramos, y a presentarlo cada año a **LA SECRETARÍA** para su autorización, incluyendo la siguiente información:

- i. Programa de conservación rutinaria o menor en forma anual;
- ii. Programa quinquenal de conservación preventiva y correctiva de conservación mayor, actualizado anualmente;
- iii. Programa Anual detallado de conservación preventiva y correctiva o conservación mayor;
- iv. Programa de administración, incluyendo el inventario físico de la vía concesionada con todos los elementos que la integran, así como los predios que constituyen el derecho de vía, actualizando la información correspondiente anualmente o en plazos más cortos si así lo requiere **LA SECRETARÍA**; y
- v. La información correspondiente a los precios unitarios y a los costos programados y reales de los diferentes conceptos que integran los programas arriba indicados;

...

...



LA CONCESIONARIA tendrá la libertad de contratar a terceros para la conservación y mantenimiento del "Tramo Inicial" y del "Tramo Adicional", pero será la única responsable ante **LA SECRETARÍA** del cumplimiento de las obligaciones estipuladas en este documento, entendiendo que la relación se establece únicamente entre aquélla y **LA SECRETARÍA**.

H. De la fianza y los seguros del Tramo Adicional

Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente Título de Concesión y en la normatividad vigente respecto del Tramo Adicional, **LA CONCESIONARIA** deberá presentar con la solicitud de inicio de construcción una fianza expedida por una afianzadora debidamente autorizada para operar en México, mediante la cual **LA CONCESIONARIA** garantice al Gobierno Federal el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas del Tramo Adicional, por un monto equivalente al 3% (tres por ciento) del costo total estimado de la construcción del Tramo Adicional (sin impuesto al valor agregado, intereses, ni comisiones por servicios financieros), cuyo monto podrá ser revisado por **LA SECRETARÍA** cada 3 (tres) años. Esta fianza deberá estar vigente hasta el inicio de operación.

LA CONCESIONARIA deberá contratar los seguros para la construcción y operación del Tramo Adicional, cuyas coberturas y sumas aseguradas resulten suficientes para reparar o reponer los bienes eventualmente dañados.

Para lo cual, **LA CONCESIONARIA** se obliga a contratar a su costa un estudio de riesgo, que será aprobado por **LA SECRETARÍA**, que permita identificar la pérdida máxima probable en caso de siniestro que pudiera sufrir el Tramo Adicional, el cual estará integrado por:

- i. El "análisis de los factores de riesgo" que a su vez contenga el "análisis de peligrosidad", el "análisis de exposición" y el "análisis de vulnerabilidad";
- ii. La "evaluación del riesgo" que contenga el "cálculo/estimación de pérdidas esperadas" y su "comparación con los criterios de admisibilidad", y
- iii. El "Análisis y diseño de medidas de mitigación del riesgo" (anti-peligrosidad, anti-exposición y anti-vulnerabilidad).

El estudio de riesgo servirá de base para determinar el monto de las coberturas correspondientes para las etapas siguientes:

1. Seguros durante la construcción.

LA CONCESIONARIA deberá presentar copias certificadas de cada una de las siguientes pólizas de seguro, conjuntamente con la solicitud de inicio de construcción del Tramo Adicional:

- a. Seguros de obra civil en construcción, y
- b. Responsabilidad civil en construcción.

2. Seguros durante la operación.

LA CONCESIONARIA deberá presentar copias certificadas de cada una de las siguientes pólizas de seguro, conjuntamente con la solicitud de inicio de operación del Tramo Adicional:

- a. Obra civil terminada, y



- b. Seguro de responsabilidad civil de **LA CONCESIONARIA** y del usuario, en términos de lo dispuesto por los artículos 62 y 64 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

La contratación de las pólizas de seguro en ningún caso se entenderá como liberación total o parcial, de cualquiera de las obligaciones y responsabilidades de **LA CONCESIONARIA** frente a LA SECRETARIA o terceros, contraídas en virtud del presente instrumento.

I. De las Modificaciones al Título de Concesión.

En caso de que ocurra una modificación de las condiciones técnicas y operativas en que fue otorgada la Concesión, que afecte sustancialmente las condiciones de explotación del Tramo Inicial y/o del Tramo Adicional con motivo de un cambio en la legislación aplicable o un acto de una autoridad gubernamental en el ejercicio de sus facultades legales, **LA CONCESIONARIA** podrá solicitar a **LA SECRETARÍA** la modificación de la Concesión, siempre que ello resulte pertinente y posible en los términos de la legislación aplicable. La modificación, en su caso, se hará en términos tales que las condiciones originales se modifiquen en la menor medida posible y al mismo tiempo se logre el cumplimiento de los objetivos, términos y condiciones originales establecidos en este Título de Concesión.

Cuando por circunstancias de orden económico de carácter general, caso fortuito, fuerza mayor (incluyendo la no liberación del Derecho de Vía en tiempo), variaciones en las premisas del modelo financiero (siempre que no le sean imputables a **LA CONCESIONARIA**), desviaciones en los costos estimados de liberación del derecho de vía y de construcción del Tramo Adicional y/o incrementos en los plazos de construcción por causas no atribuibles a **LA CONCESIONARIA** que afecten el equilibrio económico de la Concesión, cuyas consecuencias pongan o puedan poner en riesgo la viabilidad económica de la Concesión (incluyendo del Tramo Adicional), **LA CONCESIONARIA** podrá solicitar a **LA SECRETARÍA** la modificación del presente Título de Concesión, con el propósito de restituir el equilibrio económico de la Concesión a las condiciones originalmente previstas, incluyendo modificaciones en materia tarifaria.

En caso de que no sea posible restablecer el equilibrio financiero en términos de lo dispuesto en el presente Apartado, **LA CONCESIONARIA** podrá renunciar a la modificación de la Concesión relativa a la construcción, operación y explotación del Tramo Adicional sin responsabilidad, en cuyo caso: (i) la porción del derecho de vía del Tramo Adicional que hubiese sido liberado y demás bienes afectos a la Concesión sobre el mismo, así como las obras que, en su caso, haya realizado **LA CONCESIONARIA** revertirán al dominio de la Nación; y (ii) los flujos derivados de la explotación del Tramo Inicial se aplicarán conforme a lo prevenido en el Anexo 9 hasta la recuperación de la inversión efectivamente aplicada o hasta el plazo máximo señalado en la Condición Octava que expirará el 31 de julio de 2049 (lo que ocurra primero), respetando en todo momento las disposiciones de prelación establecidas en el Fideicomiso del Tramo Inicial. En caso de verificarse este supuesto **LA CONCESIONARIA** renuncia a lo dispuesto en la Condición Vigésima exclusivamente con relación al Tramo Adicional.

“CONDICIÓN OCTAVA.-

Derivado de las modificaciones a las condiciones técnicas, operativas y financieras de la Concesión, relacionadas con la obligación de **LA CONCESIONARIA** de construir, operar, explotar, conservar y mantener el Tramo Adicional, con la finalidad de mantener el equilibrio económico de la Concesión, y tomando en cuenta las nuevas inversiones, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas



que consideren la rentabilidad de la Concesión, en este acto **LA SECRETARÍA** otorga a **LA CONCESIONARIA** una modificación al periodo de vigencia de la Concesión, sin exceder la vigencia máxima que establece la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, por lo que el periodo de vigencia de la presente Concesión expirará el 31 de julio de 2049, a fin de que dicha modificación le permita a **LA CONCESIONARIA** cubrir las siguientes obligaciones (las "Obligaciones de Pago"): (i) la totalidad de los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial, o cualquier refinanciamiento de los mismos; (ii) las obligaciones de pago para con el proveedor de seguro de garantía financiero de los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial; (iii) la totalidad de los certificados bursátiles subordinados emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial, o cualquier refinanciamiento de los mismos (iv) cualesquier financiamientos (o refinanciamientos de los financiamientos iniciales) que contrate **LA CONCESIONARIA** en relación con la construcción y operación del Tramo Adicional (e incluyendo las obligaciones que se adeuden en su caso a cualquier garante de dichos financiamientos o refinanciamientos); (v) las inversiones que realice **LA CONCESIONARIA** conforme al inciso d) de la Condición Quinta de la Concesión, junto con su rendimiento correspondiente; (vi) las inversiones efectuadas por **LA CONCESIONARIA** para la construcción del Tramo Adicional (incluyendo dentro de tales cualesquier financiamientos contratados en relación con el mismo) a una tasa real anual capitalizable mensualmente del 12%; (vii) los montos residuales del Fideicomiso del Tramo Inicial que **LA CONCESIONARIA** tiene derecho a recibir, más el rendimiento correspondiente, conforme a lo establecido en el Anexo 6 de la Concesión y en el propio Fideicomiso del Tramo Inicial; (viii) las obligaciones con los demás fideicomisarios del Fideicomiso del Tramo Inicial y, en su caso, del fideicomiso al que se hayan aportado los derechos de cobro del Tramo Adicional; y (ix) cuando se paguen todas y cada una de las obligaciones o responsabilidades del Fideicomiso del Tramo Inicial, del fideicomiso al que se hayan aportado los derechos de cobro del Tramo Adicional o de cualquier otro Fideicomiso que los sustituya y al (a los) cual(es) se encuentre(n) aportados los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la carretera concesionada.

La aplicación de los recursos derivados de la explotación del Tramo Inicial y del Tramo Adicional se encontrará sujeta a las disposiciones de prelación existentes en los fideicomisos que, en su caso, se hubieren constituido con los derechos al cobro del Tramo Inicial (incluyendo el Fideicomiso Emisor) y/o del Tramo Adicional. Adicionalmente, los recursos derivados de la explotación del Tramo Inicial y/o del Tramo Adicional podrán ser empleados para servir de fuente de pago a cualquiera de las Obligaciones de Pago de manera indistinta; para efectos de evitar lugar a dudas, lo anterior implica que respetando las reglas de prelación antes mencionadas, los recursos del Tramo Inicial podrán ser también empleados como fuente de pago del Tramo Adicional.

Al término del periodo de vigencia señalado en el primer párrafo de la presente Condición, el Tramo Inicial y el Tramo Adicional, así como los bienes afectos a la explotación de la vía concesionada, revertirán a favor del Gobierno Federal en buen estado y libres de todo gravamen, en términos de lo dispuesto por el artículo 18 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (a excepción de los servicios conexos que tendrán una vigencia adicional de dos años), sin que **LA SECRETARÍA** asuma obligaciones con **LA CONCESIONARIA**, sus acreedores o cualquier otro tercero, relacionadas con las Obligaciones de Pago que se indican en el primer párrafo de la presente Condición. En este sentido, **LA CONCESIONARIA** acepta que al término del periodo de vigencia de la Concesión, cualquier cantidad pendiente de pago y/o sus inversiones y/o rendimientos por recuperar, derivadas de las Obligaciones de Pago y las que, en su caso, surjan en el plazo remanente de la Concesión, habrán quedado completamente saldadas para efectos del presente Título de Concesión.



No obstante lo anterior, **LA SECRETARÍA**, con base en el seguimiento que realice de manera periódica, podrá dar por terminada anticipadamente la Concesión antes del vencimiento del periodo señalado en el primer párrafo de la presente Condición, en términos de lo dispuesto en el inciso d) de la condición Décima Novena de la presente concesión, sin responsabilidad para las partes, cuando se acredite que **LA CONCESIONARIA** realizó el pago de las "Obligaciones de Pago."

"CONDICIÓN DECIMA PRIMERA.-

...

LA CONCESIONARIA podrá afectar en fideicomiso los derechos al cobro de cuotas y cualquier otro derecho derivado de la explotación de la presente Concesión (previa autorización de **LA SECRETARÍA**) como fuente de pago de los financiamientos y rendimientos de capital que le correspondan en los términos establecidos en el presente Título de Concesión. **LA CONCESIONARIA** podrá optar por afectar de manera separada e independiente en fideicomisos distintos, los derechos al cobro relacionados con el Tramo Inicial y los derechos al cobro relacionados con el Tramo Adicional, con el propósito de segregar los riesgos crediticios asociados a uno y otro tramo; en el entendido de que tal separación, no afectará la disponibilidad de los derechos que en su caso le correspondan a **LA CONCESIONARIA** como fideicomisaria en cualquiera de dichos fideicomisos."

"CONDICIÓN DÉCIMA SEXTA.-

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 15 fracción VIII de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, **LA CONCESIONARIA** cubrirá al Gobierno Federal las siguientes contraprestaciones:

- a. Respecto del Tramo Inicial, como contraprestación por la explotación y operación del mismo, el 0.5% de los ingresos tarifados que reciba anualmente en el Tramo Inicial;
- b. Respecto del Tramo Adicional, el que fije la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a propuesta de **LA SECRETARÍA** y que le sea notificado a **LA CONCESIONARIA**.

Los pagos serán independientes para cada uno de los Tramos que integran la vía concesionada y deberán ser presentados, calculados y pagados por **LA CONCESIONARIA** mediante estimaciones y transferencias individualizadas y diferenciadas para cada uno de ellos.

"CONDICIÓN DÉCIMA OCTAVA.-

Además de las causas de revocación previstas en el artículo 17 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, serán causas suficientes para que **LA SECRETARÍA** declare administrativamente la revocación del Tramo Inicial o del Tramo Adicional de esta Concesión cualquiera de las siguientes:

- a)...g)...
- h) Para el Tramo Adicional, el incumplimiento de lo señalado en la Condición Segunda, Apartado E, párrafo segundo.



Tomando en consideración los riesgos inherentes al Tramo Inicial y al Tramo Adicional, así como para mantener la viabilidad financiera de la Concesión, para efectos de lo señalado en la presente Condición el Tramo Inicial y el Tramo Adicional se mantendrán segregados. En este sentido, la revocación del Tramo Adicional (incluyendo el incumplimiento a lo dispuesto en la Condición Segunda Apartado E, párrafo segundo) no dará lugar a la revocación del Tramo Inicial y/o la revocación del Tramo Inicial no dará lugar a la revocación del Tramo Adicional, salvo que el incumplimiento de **LA CONCESIONARIA** afecte tanto al Tramo Inicial como al Tramo Adicional.

Adicionalmente, el incumplimiento, renuncia o abandono de cualquier obra acordada con **LA SECRETARÍA** según lo dispuesto en el inciso d) de la Condición Quinta de la Concesión en ningún caso y bajo ninguna circunstancia generarán o darán causa para la revocación o terminación anticipada de la Concesión.

LA SECRETARÍA procederá, en caso de declaración de la revocación de la Concesión, como lo dispone el artículo 79 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal."

"CONDICIÓN DÉCIMA NOVENA.-

Además de las causas previstas por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, será causas de terminación de la Concesión:

- a). ...
- b). ...
- c). ...
- d). Cuando se realice el pago de las siguientes Obligaciones de Pago: (i) la totalidad de los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial, o cualquier refinanciamiento de los mismos; (ii) las obligaciones de pago para con el proveedor de seguro de garantía financiero de los certificados bursátiles preferentes emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial; (iii) la totalidad de los certificados bursátiles subordinados emitidos por el Fideicomiso del Tramo Inicial, o cualquier refinanciamiento de los mismos (iv) cualesquier financiamientos (o refinanciamientos de los financiamientos iniciales) que contrate **LA CONCESIONARIA** en relación con la construcción y operación del Tramo Adicional (e incluyendo las obligaciones que se adeuden en su caso a cualquier garante de dichos financiamientos o refinanciamientos); (v) las inversiones que realice **LA CONCESIONARIA** conforme al inciso d) de la Condición Quinta de la Concesión, junto con su rendimiento correspondiente; (vi) las inversiones efectuadas por **LA CONCESIONARIA** para la construcción del Tramo Adicional (incluyendo dentro de tales cualesquier financiamientos contratados en relación con el mismo) a una tasa real anual capitalizable mensualmente del 12%; (vii) los montos residuales del Fideicomiso del Tramo Inicial que **LA CONCESIONARIA** tiene derecho a recibir, más el rendimiento correspondiente, conforme a lo establecido en el Anexo 6 de la Concesión y en el propio Fideicomiso del Tramo Inicial; (viii) las obligaciones con los demás fideicomisarios del Fideicomiso del Tramo Inicial y, en su caso, del fideicomiso al que se hayan aportado los derechos de cobro del Tramo Adicional; y (ix) cuando se paguen todas y cada una de las obligaciones o responsabilidades del Fideicomiso del Tramo Inicial, del fideicomiso al que se hayan aportado los derechos de cobro del Tramo Adicional o de cualquier otro Fideicomiso que los sustituya y al (a los) cual(es) se encuentre(n) aportados los derechos de cobro de las cuotas de peaje de la carretera concesionada.

En caso de terminación anticipada de la Concesión, por causas distintas a las señaladas en el inciso d) de la presente Condición, **LA SECRETARÍA** mantendrá en el fideicomiso que corresponda los ingresos generados por la explotación de la carretera concesionada destinados a pagar las Obligaciones de Pago previstas en el inciso d) de la presente condición.



En los supuestos referidos en el párrafo anterior, el fideicomiso que corresponda mantendrá en su patrimonio los derechos al cobro de las cuotas de peaje en la carretera, hasta el pago total de las Obligaciones de Pago, sin exceder el plazo máximo legal de la Concesión previsto en la Condición Octava. Asimismo, el fideicomiso que corresponda continuará cobrando tarifas, siendo operada la carretera (o el tramo que corresponda) bajo los mismos estándares de operación y mantenimiento y las tarifas cobradas en la misma serán determinadas de conformidad con lo establecido en el presente Título de Concesión."

SEGUNDA.- LA SECRETARÍA y LA CONCESIONARIA acuerdan que cuando se haga mención en el Título de Concesión a la "carretera", la "vía concesionada" o términos similares, sin que se haga referencia expresa al Tramo Inicial o al Tramo Adicional, se deberá entender que se refiere a ambos tramos.

TERCERA.- LA SECRETARÍA y LA CONCESIONARIA acuerdan que se modificará el Anexo 4 (Programa Financiero, en relación con el Tramo Adicional) y Anexo 5 (Tarifas) y se adiciona un Anexo 9 (Aplicación de Recursos), todos del Título de Concesión, para incluir en los mismos las cuestiones relacionadas con el Tramo Adicional. Los cuales una vez suscritos por ambas partes, pasarán a formar parte integrante de la Concesión.

CUARTA.- Con excepción de lo establecido en el presente instrumento, las demás condiciones contenidas en el Título de Concesión, sus modificaciones y addendum, se mantendrán vigentes en todos sus términos, sin que esta modificación constituya de manera alguna, novación a los derechos y obligaciones previamente adquiridos por **LA CONCESIONARIA**.

QUINTA.- La firma del presente documento por parte de **LA CONCESIONARIA** implica la aceptación incondicional de sus términos y condiciones.

La presente modificación se otorga en la Ciudad de México, Distrito Federal a los 23 días del mes de julio de dos mil trece.

**POR LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
EL SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

LIC. GERARDO RUIZ ESPARZA

POR PROMOTORA Y ADMINISTRADORA DE CARRETERAS, S.A. DE C.V.

LIC. ALFREDO JORGE GARCÍA ÁVILA
REPRESENTANTE LEGAL